Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10785**
19. Wahlperiode 07.06.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Thomas L. Kemmerich, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Dr. Marcel Klinge, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Alexander Müller, Bernd Reuther, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Flugzeugzertifizierungen in den USA und Europa

Am 29. Oktober 2018 stürzte eine Boeing vom Typ 737 MAX 8 der Fluglinie Lion Air vor der Küste der indonesischen Insel Java ins Meer. Keiner der Insassen überlebte. Eine Maschine desselben Typs der Ethiopian Airlines stürzte am 10. März 2019 nach dem Start unweit von Addis Abeba ab. Auch hier überlebte keiner der Passagiere (www.zeit.de/mobilitaet/2019-03/andreas-scheuer-deutscher-luftraum-fuer-boeing-737-max-8-gesperrt).

Am 12. März 2019 sperrte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer daraufhin den deutschen Luftraum für alle Flugzeuge des entsprechenden Typs. Am selben Tag zog die europäische Flugsicherheitsbehörde EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) nach und sperrte den gesamten Luftraum der EASA-Mitgliedstaaten für die Boeing 737 MAX 8. Am 13. März 2019 veranlasste US-Präsident Donald Trump die Sperrung des US-amerikanischen Luftraums für den Flugzeugtyp. Kurz danach empfahl der Flugzeughersteller Boeing der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration) ein vorübergehendes Flugverbot für die weltweit 371 Maschinen (www.stern.de/reise/boeing-737-max--us-praesident-donald-trump-kuendigt-flugverbot-in-den-usa-an-8618622.html).

Nach Presseberichten wusste Boeing bereits nach dem ersten Absturz von Problemen mit dem Stabilisierungssystem MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System). American-Airlines-Piloten hätten The Boeing Company bereits einige Zeit nach dem Unglück der Lion-Air-Maschine, im November 2018, gedrängt, das MCAS schnellstmöglich zu überarbeiten (www.nytimes.com/2019/05/14/business/boeing-737-max-ethiopian-plane-crash.html?smid=nytcore-ios-share).

Eine vorläufige Untersuchung der FAA kam zu dem Ergebnis, dass bei wichtigen Sicherheitsüberprüfungen des MCAS leitende Beamte gefehlt oder diese nicht überwacht hatten (www.wsj.com/articles/faa-saw-737-max-flight-control-system-as-non-critical-safety-risk-11557831723).

Boeing selber stufte das System im Zulassungsprozess für nicht besonders sicherheitsrelevant ein. Eine stärkere Überprüfung hätte stattgefunden, wenn der Flugzeugbauer dieses als wichtiger eingestuft hätte. Durch die schwache Klassifizierung von Boeing fand somit keine ausreichende Untersuchung statt. Somit hatten letztendlich Boeing-Mitarbeiter das MCAS abgesegnet und die behördliche Prüfung der Flugzeugsoftware übernommen (www.spiegel.de/wissenschaft/technik/boeing-mitarbeiter-haben-steuerungssystem-mcas-abgesegnet-a-1267498.html).

Patrick Ky, Chef der EASA, räumte vor dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments ein, dass vor der Zertifizierung der MAX-Flugzeuge im Jahr 2017 die von der FAA für sicher erklärten Flugsteuerungsfragen nicht separat überprüft wurden. Laut Ky sei außerdem eine Beteiligung der EASA an den Untersuchungen der Abstürze untersagt gewesen. Die EASA musste sich ausschließlich auf öffentliche Informationen und Informationen der FAA verlassen (www.airliners.de/easa-boeing-737-zulassungsprozess/49326).

Der Konzern Boeing meldete am 16. Mai 2019, dass die Entwicklung des Sicherheitsupdates für das MCAS abgeschlossen sei. Bevor das Startverbot jedoch wieder aufgehoben werden kann, muss die FAA die Änderungen an der Software zertifizieren (www.cnbc.com/2019/05/16/boeing-says-it-has-completed-the-development-of-updated-software-for-the-737-max.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Führen die EASA und das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) nach Kenntnis der Bundesregierung eigene Zertifizierungen an ausländischen Flugzeugtypen wie von Boeing durch?
2. Hatte die EASA oder das LBA nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Unfall der ersten Boeing 737 MAX 8 im Oktober 2018 eigene Überprüfungen des Flugzeugtyps durchgeführt?

   Wenn nein, wieso nicht?
3. Inwiefern verlassen sich die EASA und das LBA, nach Kenntnis der Bundesregierung, auf Überprüfungen und Zertifizierungen der FAA?

   Wie beurteilt die Bundesregierung diesen Zustand?
4. Führt die FAA nach Kenntnis der Bundesregierung eigene Zertifizierungen an ausländischen Flugzeugtypen wie von Airbus durch?
5. Welche eigenen Überprüfungen hatten die EASA oder das LBA nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Unfall der ersten Boeing 737 MAX 8 im Oktober 2018 am Flugzeugtyp durchgeführt?

   Welche Ergebnisse gab es?
6. Falls es keine eigenen Überprüfungen wie in Frage 5 beschrieben gab, wie beurteilt die Bundesregierung diesen Vorgang?
7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, die Vorschriften zu Zertifizierungen und Überprüfungen bei EASA und LBA zu überarbeiten?
8. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die EASA und das LBA den Umgang mit Zertifizierungen der FAA überarbeiten sollten?

   Wenn nein, wieso nicht?
9. Sollte das LBA nach Auffassung der Bundesregierung zukünftige Freigaben der FAA eigenen Sicherheitsüberprüfungen unterziehen?
10. Welchen Einfluss hat der Airbus-Konzern nach Informationen der Bundesregierung auf Zertifizierungen und Überprüfungen von Flugzeugtypen bei der EASA und dem LBA?

11. Seit wann hatten die Bundesregierung, die EASA oder das LBA nach Informationen der Bundesregierung Kenntnis von dem Einfluss Boeings auf Zertifizierungen der FAA?
12. Wie schätzt die Bundesregierung den Einfluss des Boeing-Konzerns auf Zertifizierungen und Überprüfungen von Flugzeugtypen bei der FAA ein?
13. Inwiefern werden die Ereignisse um die Boeing 737 MAX 8 den Umgang der Bundesregierung mit der FAA verändern?
14. Welche Kommunikation gab es, nach Kenntnis der Bundesregierung, zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und amerikanischen Behörden bezüglich der Flugzeugabstürze und der Zertifizierung des Flugzeugtyps Boeing 737 MAX 8?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung den Fakt, dass die EASA sich nicht an den Ermittlungen bei den beiden Flugzeugabstürzen beteiligen durfte?
16. Inwiefern wird die EASA oder das LBA nach Kenntnis der Bundesregierung eine eigene Zertifizierung des Sicherheitsupdates für das MCAS durchführen?

    Befürwortet die Bundesregierung eine eigene europäische bzw. nationale Überprüfung in diesem Fall?

Berlin, den 29. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333